

Seatin suunnittelijoille annettiin tehtäväksi yhdistää liike-elämän vaativat tarpeet sekä yksityiskäytön laatu ja taloudellisuus. Tältä pohjalta syntyi uusi Seat Exeo. Se yhdistää tyylin ja hienostuneisuuden tilaan ja toiminnallisuuteen. Uudet Exeo sedanit ja farmarimalit valmistetaan Martorellin huippumodernilla tehtaalla Barcelonan lähellä. Tehtaan kapasiteetti ylittää mahtavaan 1900 kappaleen vuorokausituotantoon erimallisia Seateja.

**S**EAT EXEO ST on keskisuuren perheautoluokan eli C-segmentin farmari. Mallin pituus on 466 cm ja leveys 177 cm. Korkeudeltaan tämä malli on 143 cm. ST-mallista on saatavana 1,8- ja 2-litraiset ahdetut bensiiniversiot sekä 2,0 litraiset dieselit kahdella tehoversiolla.

Varusteluversioita on kolme: Reference, Style ja Sport.

Toisena korimallina on perinteinen sedan, johon on tarjolla moottori- ja varustevaihtoehdot kuin ST-tunnusta kantavaan farmari-versioon.

**Koeajossa ollut SEAT EXEO ST 2,0 TDI DPF 143 STYLE-** mallissa on 2,0-litrainen VW-konsernin dieselmoottori. Sylinterikannellaan alumiininen ja 16-venttiilinen moottori on varustettu yhteispaine-ruiskutuksella ja muuttuvasiipisellä pakokaasuahtimella sekä hiukkas-suodattimella. Tämä pienempi-tehoinen malli tuottaa 105 kW:n tehon ja 320 Nm:n väännön laajalla käyntialueella. Jakopäässä on vaihdettava hihna, mutta vaihtoväli on saatu kasvatetuksi peräti 210 000 kilometriin. Yhteispaine-ruiskutuksen tekniikalla polttoaineen kulutuslukemat on saatu pieniksi ja käyntiääni miellyttäväksi. Tasapainotusakselit minimoivat värinöitä, joten VW-konserni on koneen toteutuksessa onnistunut erinomaisesti.

**Alustarakenteessa** edessä on kaksi ylä- ja alatukivartta puolta kohden. Ratkaisu on melko monimutkainen ja kallis korjata lukuisien nivelien johdosta. Rakenne mahdollistaa hyvät kaarreajo-ominaisuudet, mutta jättää vastaavasti toiveita ohjauksen palautuksessa ja suoraan ajettaessa. Taka-akselilla on monivarsituenta. Edessä ja takana on levjarrut. Jarrujärjestelmä



*Seat Exeo ST on keskisuuren perheautoluokkaan eli C-segmenttiin sijoittuva farmarimalli. Koeajettu dieselversio tarjoaa jo 31.496 euron perushintaan melko hyvän hinta/laatusuhteen. Harkinnan arvoinen vaihtoehto taloudellista, suorituskykyistä ja monilta osin tunnettuihin ratkaisuihin perustuvaa dieselfarmaria etsivälle.*



*Sisätiloissa huomio kiinnittyy audimaiseen yleisilmeeseen. Selkeät mittarit, monipuolinen ajotietokone ja kojelaudan varusteet on sijoitettu onnistuneesti.*

sisältää hätäjarrutehostimen, vetoluistoneston sekä ajovakausjärjestelmän.

Ohjauksen tehostus on perinteinen hydraulinen. Koeajoautossa on tehdaslisävarusteena myytävä tehostinpumppu, joka säätelee tehostusta ajonopeuden mukaan.

Koeajoauton ajovaloissa on kaksoisksenonit, lisäksi kaukovalot kääntyvät sivusuunnassa ohjauksen mukana. Säätöjen mukaisesti järjestelmää seuraa automaattinen valojen korkeudensäädin sekä pesimet.

Passiiviset turvavarusteet ovat tavanomaiset: etu-, sivu-, ikkunaturvatyyny, yönkiristimet sekä aktiiviset niskatuet.

**Sisätiloissa** huomio kiinnittyy audimaiseen yleisilmeeseen, Auditan perusrakenne onkin peräisin. Korin ulkopuolista ilmettä on toki onnistuneesti päivitetty enemmän



*Koeajoautossa on kaksilitrainen VW-konsernin dieselmoottori, teho 105 kW ja vääntöä 320 Nm laajalla vääntöalueella. Tarjolla on myös tehokkaampi dieselmoottori.*

Seatille tunnusomaiseksi. Selkeät mittarit, monipuolinen ajotietokone ja kojelaudan varusteet sekä katkaisijat sijaitsevat juuri siellä, mistä niitä ensiksi etsiikin. Penkinlämmittimien katkaisimien sijoitus keskikonsolin alakulmaan ilman merkkivaloa ihmetyttää, sillä paikka tekee katkaisimien käytöstä vaikeaa. Dieselille tyyppistä hidasta lämpimistä torjunta lämmityslaitteeseen asennetulla sähkövastuksella, joka tehostaa huurteenpoistoa. Verhous on tyylikäs sekä väriltään että materiaaliltaan ja koeajoauton nahkaiset lisävarustepenkki vielä parantavat vaikutelmaa. Kuljettaja saa ajoasennon mieleisekseen runsaiden säätövaihtoehtojen avulla, mutta kytkinpolkimen pitkä liikerata vaatii kompromissin penkin etäisyyttä säädettäessä. Kaikissa Exeoissa on vakiona automaattinen ilmastointi varustettuna lämmön



*Tavaratilan koko on pienimmillään 422 litraa. Kun takapenkin kaadetaan, saadaan 822 litraa tavaratilan alla on lisäksi runsaasti erilaisia lokeroita.*

aksoissädöllä.

Takapenkin selkänojat voidaan kaataa kahdessa erisuuruudessa osassa ja tavaratilan pohja muotoutuu täysin tasaiseksi kuten ST-mallilta voi odottaakin. Tavaratilan koko on 422 litraa pienimmillään ja 822 litraa takapenkit kaadettuina. Tavaratilan alla on runsaasti erilaisia lokeroita, joihin pienimmät esineet voidaan kätkeä katseilta. Kuorman sidontalankit ovat asialliset. Kuormausta helpottaa reilusti avautuva leveä takaluukku.

**Ajokokemuksessa** korostuu SEAT EXEO ST 2,0 TDI:n moottorin vomakas vääntö laajalla käyntinopeusalueella. Se tekee ajamisesta helppoa ja miellyttävää. Yhdistetyn kulutuksen lukema 5,7 l/100 km on helposti saavutettavissa ja jopa alitettavissa matka-ajossa noin litralla, kunhan ajo on tasaista ja nopeudet maltillisia. Arvio perus-

tuu auton oman ajotietokoneen näyttämään.

Koeajoauton muuttuvalla ohjaustehostuksella varustettu ohjaus on parhaimmillaan pienissä nopeuksissa ja hyväpintaisilla mutkaisilla teillä. Suuremmissa nopeuksissa tehostus ei enää toimi vaan kipsaantuu keskialueella. Tällöin palautus jää vajaaksi ja suoraan ajaminen vaatii kuljettajalta jatkuvaa huomiota.

Koeajoauton 55-sarjan kitkarenkailla matkanteko on miellyttävän äänetöntä. Äänettömyyteen vaikuttaa varmaankin myös koeajoauton kaksikerroslasit (lisävaruste).

Matalan ajoasennon vuoksi näkyvyys ulos ei ole parhaimpia, mutta peilit ovat hyvät.

Varsinkin seniorikansalaisia harmittaa Exeon leveät kynnykset, jotka yhdessä matalalla olevien istumien kanssa vaikeuttavat autosta nousemista ja kuraisella kelillä vaatteiden likaantumista on vaikea välttää.

Se lienee kuitenkin toisarvoista. Exeon mainonnasta on näet helppo päätellä kohderyhmä, jolle Seat on suunniteltu, siksi usein sana urheilullisuus esiintyy sen mainonnassa. Valot ovat tehokkaat ja kaukovalojen kääntyminen ohjauksen mukaan on kuin piste i:n päälle.

Etupysäköintitutkan kytkentä ihmetyttää. Tutka on itse aktiivista toimintaa katkaisimista tai kytkemällä peruutusvaihte. Eikä laitteen kytkennän pitäisi olla juuri päinvastainen?

**SEAT EXEO ST 2,0 TDI DPF 143 STYLE** 28.937 €:n perushintaisena tarjoaa ostajalle erinomaisen hinta/laatusuhteen ja edun kilpailijoiden vastaaviin malleihin verrattuna.

Koeajoautossa on kuitenkin tehdaslisävarusteita peräti 5263 €:n arvosta. Tehdasvarustelu on runsas ja houkutus lisävarusteiden valintaan on suuri. Näin edellä mainittu hintaetu saattaa huveta olemattomiin.

**Kiitosta** ansaitsevat: taloudellisuus, hyvä suorituskyky, äänettömyys, valot sekä runsas varustelu perushintaisena.

**Moitetta** saavat: ohjauksen palautus ja kipsaantuminen, kytkinpolkimen liikkeen pituus, leveän kynnyksen vaikeuttama nouseminen autosta sekä penkinlämmittimien katkaisimet.

*Katsastusesimies  
Matti Viitanen  
Autotohtori Hakuninmaa*